

1986-ലെ കേരള സിവിൽ കോടതി (ഭേദഗതി) ബിൽ ആഭ്യന്തരകാര്യം സംബന്ധിച്ച 10-ാം സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിക്ക് അയയ്ക്കണമെന്ന പ്രമേയം സഭ വോട്ടിനിട്ട് അംഗീകരിച്ചു.

ബിൽ 10-ാം സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിക്ക് അയച്ചു.

(3) 1986-ലെ കേരള ടോൾ (ഭേദഗതി) ബിൽ

ഉപമുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. അയ്യപ്പൻ): സർ, 1986-ലെ കേരള ടോൾ (ഭേദഗതി) ബിൽ ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. ഓർഡിനൻസ് പ്രഖ്യാപിച്ചുകൊണ്ട് സമ്പര നിയമനിർമ്മാണം നടത്തുവാനുണ്ടായ സാഹചര്യം വിശദീകരിച്ചുകൊണ്ട് ഉള്ള സ്റ്റേറ്റ്മെന്റും ഞാൻ മേശപ്പുറത്ത് വയ്ക്കുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ: ബിൽ അവതരിപ്പിച്ചിരിക്കുന്നു.

ശ്രീ. കെ. അയ്യപ്പൻ: സർ, 1986-ലെ കേരള ടോൾ (ഭേദഗതി) ബിൽ പൊതുജനങ്ങളും, ഗതാഗതവും, വാർത്താവിനിമയവും സംബന്ധിച്ച 5-ാം നമ്പർ സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനയ്ക്ക് അയയ്ക്കണമെന്ന പ്രമേയം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

സഹകരണ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീമതി എം. കമലം): ഞാൻ പിൻതാങ്ങുന്നു.

ശ്രീ. കെ. അയ്യപ്പൻ: 1976-ലെ ടോൾ ആക്ട് പ്രകാരം 15 ലക്ഷം രൂപയിൽ കവിഞ്ഞു ചെലവ് വരുന്ന പാലങ്ങൾക്ക് ടോൾ പിരിക്കാനുള്ള അധികാരം ഗവൺമെന്റ് ഇന്ന് നൽകുന്നുണ്ട്. ടോളിൽ നിന്നു കിട്ടുന്ന സംഖ്യ മറ്റ് പാലങ്ങളും റോഡുകളും ഉണ്ടാക്കാൻ വിനിയോഗിക്കണമെന്നാണ് ആ ആക്ടിൽ പറയുന്നത്. ഇപ്പോൾ കൊണ്ടുവന്ന ഭേദഗതി പ്രകാരം 15 ലക്ഷം മെന്റുള്ളത് 25 ലക്ഷത്തിൽ കവിയുന്ന ചെലവ് വരുന്ന പാലങ്ങൾക്ക് മാത്രം ടോൾ പിരിക്കുകയെന്നുള്ള ഭേദഗതിയാണ്. അതുപോലെ നിലവിലുള്ള നിയമത്തിൽ പാലങ്ങളുടേയും റോഡുകളുടേയും ആവശ്യത്തിന് ഈ സംഖ്യ ഏടുക്കുക എന്നു പറയുമ്പോൾ റോഡുകൾക്ക് ടോൾ പിരിക്കേണ്ട ഒരു സ്ഥിതിയാണ്. അത് അപ്രായോഗികമാണെന്ന് കണ്ടതുകൊണ്ട് പാലങ്ങൾക്ക് മാത്രമായി ഈ സംഖ്യ ഉപയോഗിക്കുക എന്നുള്ള ഒരു ഭേദഗതിയാണ് കൊണ്ടുവന്നിട്ടുള്ളത്. 1976-ലെ ആക്ട് 1983-ലാണ് നിലവിൽ വന്നത്. അതുകൊണ്ട് 1976 മുതൽ 1983 വരെ നിർമ്മാണം പൂർത്തിയായ പാലങ്ങൾ 1983-ൽ നടപ്പിൽ വന്നതായി കണക്കാക്കി കൊണ്ട് നികുതി പിരിക്കുക എന്നുള്ളതാണ്. പുതിയ പാലങ്ങൾ നിർമ്മിക്കുവാൻ ഗവൺമെന്റിന് വേണ്ടത്ര സാമ്പത്തിക ശേഷിയില്ലാത്തതുകൊണ്ട് ധനകാര്യസംഗ്രഹങ്ങളോ മറ്റ് ഏജൻസികളോ പാലങ്ങൾ നിർമ്മിക്കാൻ മുന്നോട്ട് വരികയാണെങ്കിൽ അവർക്ക് അവരുടെ മുതലും പലിശയും ഈടാക്കുന്നതുവരെ ടോൾ പിരിക്കുവാനുള്ള അനുമതിയും ഈ ഭേദഗതിമൂലം നൽകണം. ഇത്രയുമാണ് ഈ പുതിയ ഭേദഗതിമൂലം നിർദ്ദേശിക്കുന്നത്. അതിനുവേണ്ടി ഈ ആക്ടിന്റെ 2, 3, 12 എന്നീ വകുപ്പുകൾ ഭേദഗതി ചെയ്യുകയും, 3(എ) വകുപ്പ് കൂടുതൽ ചേർക്കുകയും ചെയ്യുന്ന ഒരു ചെറിയ ബില്ലാണ്. ഇത് എല്ലാപേരും അനുകൂലിക്കുന്ന ഒരു നിയമ നിർമ്മാണമായതുകൊണ്ട് ഇത് സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിക്ക് അയയ്ക്കണമെന്ന് ഞാൻ അഭിപ്രായപ്പെടുന്നു.

Shri V. J. Thankappan : Sir, I move that "This House resolves to disapprove the Kerala Tolls (Amendment) Ordinance, 1986. (Ordinance No. 52 of 1986)".

സർ, ഇവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട ഡെപ്യൂട്ടി ചീഫ് മിനിസ്ട്രർ ജേഗതി അവതരിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് പറഞ്ഞത്; റോഡും പാലങ്ങളും ഉണ്ടാക്കുന്നതിനു വേണ്ടി ഒരു ഫണ്ട് സ്വരൂപിക്കാനും, ആ ഫണ്ട് കൊണ്ട് ഉണ്ടാക്കുന്ന റോഡും പാലങ്ങളും അതിൽ പ്രത്യേകിച്ച് പാലങ്ങളിൽ കൂടി കടന്നുപോകുന്ന വാഹനങ്ങളിൽനിന്ന് ടോൾ പിരിക്കുന്നതിന് അവകാശം നൽകുന്നതുമാണ് ഈ ഓർഡിനൻസ് എന്നാണ്. അതുപോലെ 25 ലക്ഷം രൂപയ്ക്ക് മേൽ ചെലവുള്ള ഏതു പാലത്തിൽക്കൂടിയും വാഹനങ്ങൾ കടന്നുപോകണമെങ്കിലും ടോൾ കൊടുക്കേണ്ടിവരുന്നു. അതുകൊണ്ട് അങ്ങനെ പാലത്തിൽക്കൂടി കടന്നു പോകുന്ന വാഹനങ്ങൾ ടോൾ കൊടുക്കേണ്ട അവസ്ഥ വന്നുചേരുന്നതു കൊണ്ട് ഈ ഓർഡിനൻസിനെ നിരാകരിക്കണമെന്നാണ് ആദ്യമായി എനിക്ക് അഭിപ്രായപ്പെടാൻ ഉള്ളത്. അദ്യക്ഷവേദിയിൽ മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ സർ, രണ്ടാമത് എല്ലാ മേഖലകളും സ്വകാര്യ വൽക്കരിക്കുകയാണ്. വിദ്യാഭ്യാസം പോലുള്ള സകല സ്ഥാപനങ്ങളും സ്വകാര്യ ഏജൻസികൾക്ക് ഏൽപ്പിച്ചുകൊടുക്കുന്നത് ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ നയത്തിന്റെ ഭാഗമാണ്. റോഡ് ഉണ്ടാക്കുന്നതിനും പാലം പണിയുന്നതിനും മെല്ലാം സ്വകാര്യ ഏജൻസികളേയും കമ്പനികളേയും ഏൽപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ഈ സ്വകാര്യ കമ്പനികളും ഏജൻസികളും നിർമ്മിക്കുന്ന പാലത്തിന്റെ മുതലും പലിശയും ഈടാക്കുന്നതുവരെ അതിലൂടെ കടന്നുപോകുന്ന വാഹനങ്ങൾ ടോൾ കൊടുക്കണമെന്നാണ് ഈ നിയമം വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്നത്. അതുകൊണ്ടുതന്നെയാണ് ഈ ഓർഡിനൻസ് നിരാകരിക്കണമെന്ന് ശക്തിയായി ആവശ്യപ്പെടുന്നത്. നമ്മുടെ സ്മോൾ ഹൈവേകളിലേയും നാഷണൽ ഹൈവേകളിലേയും പാലങ്ങളെല്ലാം സ്മോൾ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.യുടെ നേരിട്ടുള്ള നിയന്ത്രണത്തിൻ കീഴിലാണ്. മറ്റുള്ള റോഡുകളും ഇടവഴികളുമെല്ലാം തന്നെ ഒന്നുകിൽ പഞ്ചായത്തിന്റെ അധീനതയിലോ അല്ലെങ്കിൽ കോർപ്പറേഷന്റെയോ മുനിസിപ്പാലിറ്റിയുടെയോ അധീനതയിലാണ്. ഇനി ഈ ഓർഡിനൻസ് അംഗീകരിച്ചാൽ റോഡുകളും പാലങ്ങളുമെല്ലാം സർക്കാരിന്റെ അധീനതയിൽനിന്നും മാറി റോഡുകളും പാലങ്ങളുമൊക്കെ പണിയുന്ന കമ്പനികളുടെ കൈവശം, താൽക്കാലികമായെങ്കിലും അവരുടെ അധീനതയിൽ ആയിത്തീരും.

ഈ അവസരത്തിൽ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. യെക്കുറിച്ചുകൂടി രണ്ടുവാക്കു പറയാതെ പോകുന്നത് ശരിയല്ല. എം.എൽ.എ. റോഡുകളെക്കുറിച്ച് പറയുമ്പോൾ ബഹുമാന്യനായ ഡെപ്യൂട്ടി മുഖ്യമന്ത്രി പലപ്പോഴും പറയാറുണ്ട് മിക്കവാറും എം.എൽ.എ. റോഡുകളുടെ പണി പൂർത്തിയാക്കാനായി എന്ന്. നേമം നിയോജകമണ്ഡലത്തിൽ എം.എൽ.എ. റോഡുകളൊന്നും തൊട്ടിട്ടു പോലുമില്ല. ആ രണ്ടു റോഡുകളുടെ പേര് എഴുതിക്കൊടുത്തത് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ആ നിയോജകമണ്ഡലത്തിൽ എം.എൽ.എ. ആയിരിക്കുമ്പോഴാണ്. ആ റോഡുകൾ ഇതുവരെയും ടെൻഡർ ചെയ്തു ജോലി തുടങ്ങുന്നതിനുള്ള യാതൊരു നടപടിക്രമങ്ങളും ബഹുമാനപ്പെട്ട ഉപമുഖ്യമന്ത്രി സ്വീകരിച്ചു കണ്ടിട്ടില്ല. ഗവൺമെന്റിൽ സ്ഥാധീനമുള്ള എം.എൽ.എ. മാരുടെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ റോഡുകൾ മാത്രമേ പണി തുടങ്ങിയിട്ടുള്ളൂ. പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.യുടെ അധീനതയിലുള്ള റോഡുകൾ പ്രത്യേകിച്ച് തിരുവനന്തപുരം സിറ്റി കോർപ്പറേഷനുള്ള സ്മോൾ ഹൈവേയുടെയും പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. യുടെയും എല്ലാം റോഡുകൾ എടുത്തു പരിശോധിച്ചാൽ

മനുഷ്യന് യാത്ര ചെയ്യാൻ പറ്റാത്ത അവസ്ഥയാണ് കാണാൻ കഴിയുന്നത്. ടോൾ പിരിക്കുന്ന സമ്പ്രദായവുമായി ബന്ധപ്പെടുത്തിയാണ് ഞാൻ ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾ പറയുന്നത്.

ടോൾ പിരിക്കുന്ന സമ്പ്രദായത്തെയാണ് ഞാൻ എതിർക്കുന്നത്. ഒരു കാരണവശാലും ടോൾ പിരിക്കാൻ കഴിയില്ല. അതുകൊണ്ടാണ് ഞാൻ നേരത്തെ പി.ഡബ്ലിയു.ഡി. റോഡുകളുടെ അവസ്ഥയെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞത്. പി.ഡബ്ലിയു.ഡി. യുടെ കീഴിലുള്ള റോഡുകളിൽ ഉണ്ടാകുന്ന പാലങ്ങളും ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന്റെ കൈവശമാണ്. ഇനി ഭാവിയിലുണ്ടാകാൻ പോകുന്ന പാലങ്ങളെല്ലാം തന്നെ സ്വകാര്യ കമ്പനികളെ കൊണ്ടാണ് ചെയ്യിക്കുക. സ്വകാര്യകമ്പനികൾ പാലം ചെയ്താൽ അവർ മുടക്കുന്ന മുതലും പലിശയുമെല്ലാം ഈടാക്കുന്നതുവരെ ആ പാലത്തിൽക്കൂടി വാഹനങ്ങൾ കടന്നു പോകുന്നതിന് അനുവാദം കൊടുക്കേണ്ടത് ആ സ്വകാര്യ ഏജൻസികളാണ്. മുമ്പത്തെ ധനകാര്യമന്ത്രിയും ഇപ്പോഴത്തെ ധനകാര്യമന്ത്രിയും ഒക്കെപ്പറയുന്നത് ഇഷ്ടം, പോലെ പണമുണ്ടെന്നാണ്. നൂറ്റിൽചിലാനം കോടി രൂപ കൈയിലുണ്ടെന്നാണ് അവകാശപ്പെടുന്നത്. പ്രത്യേകിച്ച് അധിക വിഭവസമാഹരണവും സെയിൽസ് ടാക്സും അഗ്രികൾച്ചറൽ ഇൻകുബേഷൻ മെല്ലാം പുതിയ ധനകാര്യവകുപ്പുമന്ത്രി ചാർജ്ജെടുത്തതിനു ശേഷം ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരെക്കൊണ്ട് മുഴുവൻ എമ്മുണ്ടും പിരിച്ച് എടുക്കുന്നുവെന്നാണ് അവകാശപ്പെടുന്നത്. അങ്ങനെ ആവശ്യത്തിൽ കവിഞ്ഞ തുക സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ കൈയിലുണ്ടെന്ന് അവകാശപ്പെട്ടതിനുശേഷം നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ നാഷണൽ ഫൈവേകളിലും സ്റ്റേറ്റ് ഫൈവേകളിലും മറ്റുമുള്ള റോഡുകളിൽ 25 ലക്ഷം രൂപ ചെലവാക്കി ഒരു പാലം പണിയുന്നതിനുള്ള പൈസ പോലും കൈയിലില്ലാത്ത പാപ്പരുടെ ഗവൺമെന്റാണിത്. ഇതിനു മുമ്പ് ഏതെങ്കിലും ഒരു സർക്കാരിന് അതുപോലെ സംഭവിച്ചിട്ടുണ്ടോ? റോഡുകളിൽ 25 ലക്ഷം രൂപ എന്നു പറഞ്ഞാൽ നിസ്സാരമായ ഒരു തുകയാണ്. ഒരു മേജർ കലിക്യൂപോലും 25 ലക്ഷം രൂപ കൊണ്ട് പണിയുന്നതിന് കഴിയുകയില്ല.

സർ, ഈ ഓർഡിനൻസ് അംഗീകരിച്ചാൽ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തുള്ള മിക്കവാറും എല്ലാ പാലങ്ങളും, കൊച്ചു കൊച്ചു പാലങ്ങളെല്ലാം തന്നെ സ്വകാര്യ ഏജൻസികൾക്ക് പണിയുന്നതിനുള്ള അവകാശം കൊടുക്കുകയായിരിക്കും. ഗവൺമെന്റ് അവരുടെ ഉത്തരവാദിത്വത്തിൽ നിന്നും കൈകഴുകി മാറി നിന്നുകൊണ്ട് മിക്കവാറും എല്ലാ സ്റ്റേറ്റ് ഫൈവേകളിലുമുള്ള കലിക്യൂകളും കൊച്ചു വലുതുമായ പാലങ്ങളും എല്ലാംതന്നെ സ്വകാര്യ ഏജൻസികൾക്ക് പണിയുന്നതിന് കൊടുക്കാവുന്നതാണ്. അങ്ങനെ സ്വകാര്യ ഏജൻസികൾക്ക് കൊടുത്തു കഴിഞ്ഞാൽ അവർ അതെല്ലാം പണിയുന്നതിന് ചെലവാക്കുന്ന തുക ഈടാക്കണം. അവർക്ക് തുക ഈടാക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ് ടോൾ പിരിക്കാനുള്ള അവകാശം കൊടുത്തിരിക്കുന്നത്. സാമ്പത്തിക കാര്യഏജൻസികളിൽ നിന്നും ഗവൺമെന്റ് കടമെടുത്തു പാലങ്ങൾ പണിതാൽ അങ്ങനെയുള്ള പാലത്തിൽക്കൂടി കടന്നുപോകുന്ന വാഹനങ്ങളിൽനിന്നും ടോൾ പിരിക്കുന്നതിനുള്ള അവകാശം ഈ ഓർഡിനൻസ് നൽകുന്നു. ഈ ഗവൺമെന്റിനെ സംബന്ധിച്ച് പറയുമ്പോൾ ഏൽപ്പിക്കാവുന്ന മുഴുവൽ വകുപ്പുകളും സ്വകാര്യ ഏജൻസികളെ ഏൽപ്പിച്ചു കഴിഞ്ഞു. ഏറ്റവും അവസാനം പൊതുമരാമത്തു വകുപ്പിനെ ആകെക്കൂടി സ്വകാര്യ ഏജൻസികളെ ഏൽപ്പിച്ച് തടിപ്പുന്ന പരിപാടിയാണ് ഈ ഓർഡിനൻസ്. ഇത് അനുവദിച്ചാൽ മിക്കവാറും മറ്റെല്ലാ വകുപ്പുകളും തന്നെ മേജർ ഇറിഗേഷൻ ഉൾപ്പെടെയുള്ള ഏറ്റവും വലിയ വകുപ്പുകൾ എല്ലാംതന്നെ സ്വകാര്യ ഏജൻസികൾക്ക്

കൈമാറിക്കൊണ്ട് സ്വകാര്യ ഏജൻസികളെ വളർത്തുന്നതിനുള്ള മറയായി ഉപയോഗിക്കും. വ്യവസായമേഖലയെടുത്താൽ പൊതുമേഖലയെ ഒഴിച്ചു നിർത്തിക്കൊണ്ട് സ്വകാര്യമേഖലയ്ക്ക് പ്രാമുഖ്യം നൽകുന്നു. വിദ്യാഭ്യാസ മേഖലയെടുത്താൽ പൊതുമേഖലയെ ഒഴിച്ചു നിർത്തിക്കൊണ്ട് സ്വകാര്യമേഖലയ്ക്ക് പ്രാമുഖ്യം നൽകുന്നു. ഏറ്റവും അവസാനം നമ്മുടെ ബഹുമാന്യനായ ഉപമുഖ്യമന്ത്രിയും അദ്ദേഹത്തിന്റെ ഉത്തരവാദിത്വത്തിൽ നിന്നും ഒഴിഞ്ഞു നിന്നുകൊണ്ട് റോഡുകളേയും പാലങ്ങളേയും എല്ലാം സ്വകാര്യമേഖലയ്ക്ക് കൈമാറുന്ന, അതിനിടയാക്കുന്ന ഈ ഓർഡിനൻസ് നിരാകരിക്കണമെന്ന് പ്രമേയം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. എ. വി. താമരക്കുന്ന് : സർ, ശ്രീ. വി.ജെ. തങ്കപ്പൻ അവതരിപ്പിച്ച നിരാകരണ പ്രമേയത്തെ ഞാൻ പിൻതാങ്ങുന്നു. ഇതിനെ പിൻതാങ്ങുന്നത് രണ്ടു കാരണങ്ങൾ കൊണ്ടാണ്. ഒന്നാമതായി, അപ്രായോഗികമായ ഒരു നിയമഭേദഗതിയാണ് ഈ ബില്ലിൽകൂടി കൊണ്ടുവന്നിരിക്കുന്നത്. രണ്ടാമതായി, നിയമവിരുദ്ധമായ ഒരു ഭേദഗതിയാണിത്. 1976-ലാണ് കേരള ടോൾ ബിൽ ആദ്യമായി ഇവിടെ പാസ്സാക്കിയത്. ഈ ബിൽ 1976-ൽ നിയമസഭയിൽ പാസ്സാക്കിയെങ്കിലും 1983-ലാണ് നടപ്പിലാക്കിയത്. 1983-ൽ നടപ്പിലാക്കിയ ഒരു നിയമത്തിന്റെ വ്യവസ്ഥകളനുസരിച്ച് 1976 മുതൽ ഈ സംസ്ഥാനത്ത് ട്രാഫിക്കിനുവേണ്ടി തുറന്നുകൊടുത്ത പാലങ്ങൾക്ക് retrospective effect ആയി നികുതി പിരിക്കാൻ വ്യവസ്ഥ കൊടുക്കുന്ന ഒരു ഭേദഗതിയായിട്ടാണ് അവസാനമായി കാണുന്നത്. നികുതിപിരിക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ retrospective effect കൊടുത്തുകൊണ്ട് ഒരു ഭേദഗതിയും ഇവിടെ കൊണ്ടുവരാറില്ല. ഫൈനാൻസ് ബിൽ തന്നെ അവതരിപ്പിക്കുമ്പോൾ ആ നാലുമാസക്കാലത്തേക്ക് നികുതി പിരിക്കുന്നതിനായി Kerala Provisional Collection of Tax Act പാസ്സാക്കിയ നിയമസഭയാണ് നമ്മുടേത്. അങ്ങനെയുള്ള കേരളത്തിൽ 1976 മുതൽ ട്രാഫിക്കിനുവേണ്ടി തുറന്നുകൊടുത്ത പാലങ്ങൾക്ക് ഏഴു വർഷക്കാലമായി retrospective effect ആയി നികുതി പിരിക്കുന്നത് നിയമവിരുദ്ധമാണ്. അതുകൊണ്ടാണ് പ്രധാനമായും, ആ ഭേദഗതി ഒരു കാരണവശാലും അനുവദിക്കാൻ പാടില്ലെന്നു ഞാൻ വാദിക്കുന്നത്. മറ്റൊന്ന്, ഇത് പ്രായോഗികമാണോയെന്നാണ്. 1976-ൽ ഈ നിയമം ഇവിടെ അവതരിപ്പിക്കുന്ന അവസരത്തിൽ ശ്രീ. കെ. പങ്കജാക്ഷൻ പറഞ്ഞത്, 345-ഓളം പാലങ്ങൾക്ക് ഈ നിയമമനുസരിച്ച് അന്ന് നികുതി പിരിക്കുവാൻ കഴിയുമെന്നാണ്. അതിനുശേഷം എത്രയോ പാലങ്ങളുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ഇരുവരെ അഞ്ചു ലക്ഷം രൂപയിൽ താഴെമാത്രമാണ് ഈ പാലത്തിൽ നിന്നെല്ലാം ടോളായി പിരിച്ചെടുത്തിരിക്കുന്നത് എന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. ഈ ടോൾ ബില്ലിനുവേണ്ടി വരുന്ന എസ്റ്റിമേറ്റ് മെന്റ് പലവുമായി താരതമ്യപ്പെടുത്തുമ്പോൾ ഇത് അപ്രായോഗികമാണ്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം പാലങ്ങൾ വേണമെന്നുള്ള ആവശ്യം വളരെ വലുതാണ്. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ പണം ഉപയോഗപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് മാത്രം ഈ പാലങ്ങളുടെയെല്ലാം പണി നിർവ്വഹിക്കാൻ കഴിയുമെന്നുള്ള ധാരണ എനിക്ക്ില്ല. എന്നാൽ ഇത്തരമൊരു ഭേദഗതി വരുമ്പോൾ പ്രധാനപ്പെട്ട പാലങ്ങൾക്കുവേണ്ടി മാത്രമായിരിക്കണം ഈ ഭേദഗതി കൊണ്ടുവരേണ്ടത്. 1956-ൽ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് പാസ്സാക്കിയിട്ടുള്ള നാഷണൽ ഫൈവേ ടോൾ ബിൽ അനുസരിച്ച്, നാഷണൽ ഫൈവേയിലുള്ള പാലങ്ങൾക്ക് നികുതി പിരിക്കാൻ സംസ്ഥാനങ്ങൾക്ക് അവകാശമില്ല. സ്റ്റേറ്റ് ഫൈവേയിലുള്ള പാലങ്ങൾക്ക് മാത്രമാണ് നികുതി പിരിക്കാൻ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റുകൾക്ക് അവകാശമുള്ളത്. നാഷണൽ ഫൈവേയിൽ

ഹൈ ട്രാഫിക്സുള്ളതുകൊണ്ട് എത്ര കോടി രൂപ മുതൽ മുടക്കിയാലും രണ്ടോ മൂന്നോ വർഷങ്ങൾക്കുള്ളിൽ ചിലപ്പോൾ ടോൾ പിരിച്ചെടുക്കാൻ കഴിഞ്ഞുവെന്നു വരില്ല. 1976-ലെ നിയമനുസരിച്ച് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ സ്റ്റേറ്റിംഗ് ഹൈവേയിലും ഗ്രാമപ്രദേശങ്ങളിലുമുള്ള പതിനഞ്ചു ലക്ഷം രൂപയിൽ കൂടുതൽ മുതൽമുടക്കുള്ള എല്ലാ പാലങ്ങളും ഉപയോഗപ്പെടുത്തണം. മലബാർ മേഖലയിൽ അങ്ങയുടെ പ്രദേശത്ത് ഒരു ചെറിയ കലൂക്ക് ഉണ്ടാക്കണമെങ്കിൽ എത്ര രൂപ വേണ്ടിവരുമെന്നുള്ളത് അങ്ങേക്കും അറിയാവുന്നതാണ്. ഒരു ചെറിയ കലൂക്കുണ്ടാക്കണമെങ്കിൽത്തന്നെ ഇരുപത്തിയഞ്ചു ലക്ഷം രൂപയ്ക്കുമേൽ വേണ്ടിവരും. അങ്ങനെ പ്രായോഗികമല്ലാതെ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഇന്നുണ്ടാക്കുന്ന ഒരു ചെറിയ കലൂക്കിനുപോലും ഇരുപത്തിയഞ്ചു ലക്ഷം രൂപയ്ക്കുമേൽ വേണ്ടിവരുമ്പോൾ, ഇരുപത്തിയഞ്ചു ലക്ഷം രൂപയ്ക്കുമേൽ മുതൽ മുടക്കുള്ള എല്ലാ പാലങ്ങൾക്കും ടോൾ ഏർപ്പെടുത്തിയാൽ എങ്ങനെ പ്രായോഗികമാകും? 1956-ൽ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് പാസ്സാക്കിയ നാഷണൽ ഹൈവേ ടോൾ ബിൽ 1977-ൽ കൊണ്ടുവന്ന ഭേദഗതിയനുസരിച്ച് ഇരുപത്തിയഞ്ചു ലക്ഷം രൂപയാണുള്ളത് എന്നു കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട് അതുമായി പൊരുത്തപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് പോകുകയാണ് വേണ്ടത്. 1977-ൽ ഇരുപത്തിയഞ്ചു ലക്ഷം രൂപകൊണ്ട് പണി തീരുമായിരുന്ന ഒരു പാലം 1986-ൽ പണി തീരണമെങ്കിൽ എത്ര ലക്ഷം രൂപ വേണ്ടി വരും? സ്റ്റേറ്റിംഗ് ഹൈവേയിലും ഗ്രാമപ്രദേശങ്ങളിലും സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് പൂർണ്ണമായോ, ഭാഗികമായോ ഇരുപത്തിയഞ്ചു ലക്ഷം രൂപയ്ക്കു മുകളിൽ മുതൽ മുടക്കുന്നതായ എല്ലാ പാലങ്ങൾക്കും ടോൾ ഏർപ്പെടുത്തുകയെന്നു പറഞ്ഞാൽ വെറും അപ്രായോഗികമായ ഒരു സംവിധാനമെന്നുള്ള നിലയിലല്ലാതെ പ്രായോഗികമായി കൊണ്ടുവരാൻ കഴിയുമോയെന്നു ചിന്തിക്കേണ്ടതാണ്. അതുകൊണ്ടുതന്നെയാണ്, പറഞ്ഞത്, കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് പാസ്സാക്കിയ ആക്ട് നോക്കാതെ, കേരളത്തിന്റെ പൊതുസംവിധി കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട് ഇരുപത്തിയഞ്ചു ലക്ഷം രൂപയെന്നുള്ളത് മാറ്റി ഒരു കോടി രൂപയാക്കാനുള്ള വ്യവസ്ഥ ചെയ്യണമെന്ന്. ഇന്നുകൊണ്ടുവന്ന അമൻറംമെന്റിൽ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് പൊതുതാൽപ്പര്യം കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട് ചില പാലത്തെ ടോൾ പിരിവിൽ നിന്നും എക്സംപ്റ്റ് ചെയ്യാനുള്ള പ്രോവിഷൻ കൊടുക്കുകയാണ്. അതൊരു നല്ല കാര്യമാണ്. ആ വ്യവസ്ഥവെച്ചുകൊണ്ട് ഈ സംസ്ഥാനത്ത് ട്രാഫിക്കിനുവേണ്ടി തുറന്നുകൊടുക്കുന്ന എല്ലാ പാലങ്ങൾക്കും ടോൾ ഏർപ്പെടുത്താതെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട പാലങ്ങൾക്കുമാത്രം ടോൾ ഏർപ്പെടുത്തേണ്ടതാണ്.

ചങ്ങനാശ്ശേരി, ആലപ്പുഴ എന്നീ സ്ഥലങ്ങളിൽ 1973-ൽ ഏറ്റവും സുപ്രധാനമായ മൂന്നു പാലങ്ങളുടെ പണിക്ക് തറക്കല്ലിട്ടതാണ്. ഇപ്പോൾ പതിമൂന്നു വർഷങ്ങൾ കഴിഞ്ഞിട്ടും ആ മൂന്നു പാലങ്ങളുടെയും പണി ഇതുവരെ പൂർത്തിയായിട്ടില്ല. ഇത്തരം പാലങ്ങൾക്ക് ടോൾ ഏർപ്പെടുത്തി കഴിഞ്ഞാൽ വളരെ ബുദ്ധിമുട്ടാണ്. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ റിസോഴ്സ് പരിമിതമായതുകൊണ്ട് ഇൻസറ്റിറക്ടൻ ഫൈനാൻസിന്റെ പരമാവധി പ്രയോജനം ഉപയോഗപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് ഇത്തരം പാലങ്ങളുടെ പണി പൂർത്തിയാക്കി ടോൾ ഏർപ്പെടുത്തിയാൽ അതൊരു നല്ല കാര്യമാണ്. ചങ്ങനാശ്ശേരി, ആലപ്പുഴ പാലങ്ങളിൽത്തന്നെ മൂന്നു കടത്തുകളുണ്ട്. ആലപ്പുഴയും ചങ്ങനാശ്ശേരിയും തമ്മിൽ ഇരുപത്തിനാലു കിലോമീറ്റർ ദൂരമുണ്ട്. ആ മൂന്നു പാലങ്ങളുടേയും പണി പൂർത്തിയാക്കി കഴിഞ്ഞാൽ അത് മണിക്കൂർകൊണ്ട് പോയിവരാവുന്ന ദൂരമായിട്ടാണ്. ഇപ്പോൾ ഒന്നര മണിക്കൂർ വേണ്ടിവരും. ഓരോ കടത്തിലും അഞ്ചു രൂപയോ പത്തു രൂപയോ ടോൾ ഏർപ്പെടുത്തിയാലും അവിടെ യാതൊരു പ്രശ്നവുമുണ്ടാകുന്നില്ല.

2/1932/B.

അതുപോലെ ആലപ്പുഴയും, തിരുവല്ലയും തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന പാലമാണ് തകഴിപ്പാലം. ഇരുപത്തിയഞ്ചുലക്ഷം രൂപയ്ക്ക് മുകളിലുള്ള പാലങ്ങൾക്ക് എല്ലാം ടോൾ ഏർപ്പെടുത്തുന്നത് അപ്രായോഗികമാണ്. പ്രധാനപ്പെട്ട പാലങ്ങൾക്കുമാത്രം ടോൾ ഏർപ്പെടുത്തണം. അങ്ങനെ ചെയ്താൽ തിന്റെ ഫലമായിട്ട് തകഴിപ്പാലംപോലുള്ള സുപ്രധാനമായ പല പാലങ്ങളുടെയും പണി തീർക്കുവാൻ കഴിയുന്നില്ല. അതുകൊണ്ട് ഈ അമൻ്റെ മെൻ്റിൽ ഉള്ളതുതന്നെ ഗവൺമെൻ്റിൻ്റെ വിവേചനാധികാരം ഉപയോഗപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് പ്രധാനപ്പെട്ട പാലങ്ങൾക്കുമാത്രമായി ടോൾ ഏർപ്പെടുത്തണമെന്ന് ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. അങ്ങനെയുള്ള അപ്രായോഗികമായ, നിയമവിരുദ്ധമായ കേസുകൾകൊണ്ടാണ് ഈ നിയമം നിരാകരിക്കണമെന്ന പ്രമേയം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നത്.

Sri M. V. Mani : Sir, I move that, the Kerala Tolls (Amendment) Bill, 1986 be circulated for eliciting public opinion till 31-12-1986.

വളരെ സുപ്രധാനമായ ഒരു ഭേദഗതികൂടിയാണിത്. നമ്മുടെ രാജ്യത്തിൻ്റെ എല്ലാവിധമായ പുരോഗതിക്കും ഏറ്റവും അത്യന്താപേക്ഷിതമായിട്ടുള്ളത് റോഡുകളും പാലങ്ങളും ഉണ്ടാകുകയെന്നുള്ളതാണ്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് റോഡുകളുടേയും പാലങ്ങളുടേയും ആവശ്യങ്ങൾ ഉണ്ടെങ്കിൽ തന്നെയും നിർഭാഗ്യവശാൽ അതിൻ്റെ പത്തിലൊന്ന് ആവശ്യങ്ങൾക്കുപോലും ഉതകത്തക്കവിധത്തിലുള്ള തുക നമ്മുടെ ബഡ്ജറ്റിൽ ഉൾക്കൊള്ളിക്കാൻ സാധിക്കുന്നില്ല. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിൻ്റെ സാമ്പത്തികസ്ഥിതി അതാണ്. അതുകൊണ്ട് നമ്മുടെ രാജ്യത്തെ പഴയ പാലങ്ങൾ പുതുക്കി പണിയാനും അത്യാവശ്യമായ പുതിയ പാലങ്ങൾ പണിയാനും നമുക്കിന്ന് കഴിയുന്നില്ല. വർഷങ്ങളോളം അതിനുവേണ്ടി കാത്തിരിക്കേണ്ട സ്ഥിതിയുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് പുതിയ പാലങ്ങൾക്ക് ടോൾ ഏർപ്പെടുത്തുന്ന സമ്പ്രദായം വളരെയധികം അഭിനന്ദനാർഹമാണ്. നല്ലതാണ്. നമ്മളെക്കാളു മൊക്കെ വളരെയധികം സാമ്പത്തികപുരോഗതി പ്രാപിച്ചിട്ടുള്ള അമേരിക്കൻ ഐക്യനാടുകൾ പോലുള്ള രാജ്യങ്ങളിൽവരെ പാലങ്ങൾക്കും റോഡുകൾക്കും മൊക്കെ ടോൾ ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ടോൾ ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിൽ യാതൊരു അപാകതയുമില്ല.

സർ, ഇവിടെ പ്രസക്തമായ ഒരു കാര്യം, ടോൾ ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ചുള്ള ഭേദഗതിയിലാണ്. പതിനഞ്ചുലക്ഷം രൂപ എന്നതിൽ നിന്ന് ഇരുപത്തിയഞ്ചുലക്ഷം രൂപയാക്കി മാറ്റിയിരിക്കുന്നു. ഇരുപത്തിയഞ്ചുലക്ഷം രൂപയെന്നു പറഞ്ഞാൽ ഒരു വലിയ കലുക് പണിയാൻ അത്രയാക്കേണ്ടി വരും. ഇരുപത്തിയഞ്ചുലക്ഷം രൂപയെന്നു പറയുമ്പോൾ എല്ലാ ചെറിയ പാലങ്ങൾക്കുവരെയും ടോൾ വേണ്ടിവരും. അതുകൊണ്ട് ഏറ്റവും കുറഞ്ഞത് 25 ലക്ഷം എന്നുള്ളത് 35 ലക്ഷം രൂപയാക്കണം. അതിനു മുകളിലുള്ള എല്ലാ പാലങ്ങളിലും ടോൾ പിരിക്കുന്ന സമ്പ്രദായം ഏർപ്പെടുത്തണം. ഇവിടെ ഗവൺമെൻ്റ് ഓഫറിയുള്ള കമ്പനികളെക്കൂടി ഇതു പണിയുന്നതിന് അധികാരപ്പെടുത്തുന്ന വ്യവസ്ഥയുണ്ട്. അതു വരുമ്പോൾ, ടോൾ പിരിക്കുന്നതിൽ കമ്പനികളെ ഏൽപ്പിക്കേണ്ടി വരും. അപ്പോൾ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. കൂണ്ടാകുന്ന കൺട്രോൾ ക്വറയുവാൻ സാദ്ധ്യതയില്ലേയെന്ന് സംശയമുണ്ട്. അതേ സമയം ഗവൺമെൻ്റിന് നേരിട്ട് ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂഷണൽ ഫിനാൻസ് പല സ്ഥാപനങ്ങളിൽ നിന്നും വാങ്ങിക്കുവാൻ കഴിയും. പാലങ്ങൾ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.കു നേരിട്ട് പണിയുവാൻ സാധിക്കുമെന്നാണ് എൻ്റെ ത്രപീക്ഷ. അടുത്ത കാലത്ത് വില്ലേജ് ആഫീസ് പണിയുന്നതിന് ബഡ്ജറ്റിൽ കൊള്ളിച്ചിരുന്ന തുക വളരെ കുറവായിരുന്നു. റവന്യൂ വകുപ്പുമന്ത്രി

ഹഡ് കോയുമായി ആലോചിച്ച് വില്ലേജ് ആഫീസിന് വേണ്ട പണം കടം വാങ്ങിച്ച് എല്ലാ കൊല്ലവും ബഡ്ജറ്റിൽ വരുന്ന തുക തിരിച്ചടയ്ക്കുന്നു. നമ്മുടെ ബഡ്ജറ്റിലെ പരിമിതമായ തുകയും ടോൾ പിരിച്ചെടുക്കുന്ന തുകയും ഉണ്ട്. ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂഷണൽ ഫിനാൻസ് വാങ്ങിച്ച ഗവൺമെന്റിന് നേരിട്ട് തന്നെ ടോൾ പിരിക്കാനും സാധിക്കും. അതുകൊണ്ട് പ്രൈവറ്റ് കമ്പനികളെ കൂടുതലായി കൊണ്ടുവരാതിരിക്കാൻ സാധിക്കുമെങ്കിൽ അതു ചെയ്യണം. ഇപ്പോൾ റോഡിന് ടോൾ പിരിക്കുന്നില്ലെന്ന് മന്ത്രി പറഞ്ഞു. പ്രധാനപ്പെട്ട ജംഗ്ഷനുകൾ തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന സ്ഥലങ്ങളിലെ റോഡുകൾ ഇന്ന് വളരെ മോശമാണ്. ആ പ്രദേശങ്ങളിലെ റോഡുകൾ എല്ലാം നല്ല രീതിയിൽ പുനരുദ്ധരിപ്പിക്കുന്നതിനു വേണ്ടി ഈ രീതിയിലുള്ള ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂഷണൽ ഫിനാൻസ് എടുത്തുകൊണ്ട് അവിടെ ടോൾ പിരിക്കാൻ സാധിച്ചാൽ നമ്മുടെ ട്രൺസ്പോർട്ട് തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന പ്രദേശങ്ങളിലെ റോഡുകൾ വളരെ നന്നാക്കാൻ സാധിക്കും. അതുകൊണ്ട് ടോൾ പിരിക്കുന്നതിൽ 25 ലക്ഷം രൂപ എന്നുള്ളത് 35 ലക്ഷം രൂപയായി വർദ്ധിപ്പിക്കണം. പ്രധാനപ്പെട്ട ട്രൺസ്പോർട്ട് തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന റോഡുകൾ പുനരുദ്ധരിക്കുന്നതിന് വേണ്ടിയുള്ള ഭേദഗതികൂടി ഇതിൽ പെടുത്തണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട് ഈ ഭേദഗതിയെ അനുകൂലിക്കുന്നു.

Sri V.C. Kabeer : Sir, I move that, the Kerala Tolls (Amendment) Bill, 1986 be referred to a select committee. 1983 നവംബർ 23 മുതൽ 1986 ആഗസ്റ്റ് 4 വരെ ഒൻപതു പ്രാവശ്യം ഈ ബിൽ ഓർഡിനൻസായി ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. നമ്മുടെ ഗവർണ്ണറെക്കൊണ്ട് ഇത് ഇമ്പോസിഷൻ എഴുതിച്ചു എന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം. നമ്മുടെ ഗവർണ്ണർക്ക് വലിയ പണിയൊന്നും ഇല്ലല്ലോ? ഞങ്ങൾ അദ്യോപകർ അലസരായിട്ടിരിക്കുന്ന കുട്ടികളെക്കൊണ്ട് പലപ്പോഴും ഇമ്പോസിഷൻ എഴുതിപ്പിക്കും. അതുപോലെ പണിയില്ലാതെയിരിക്കുന്ന കേരളാ ഗവർണ്ണറെക്കൊണ്ട് ഈ ഓർഡിനൻസ് ഒൻപതു പ്രാവശ്യം ഇമ്പോസിഷൻ എന്ന നിലയിൽ എഴുതിപ്പിച്ചാണ് ഇത്രയും കാലം കൊണ്ടുനടന്നത്. ശ്രീ. തച്ചടി പ്രഭാകരനും ബഹുമാനപ്പെട്ട ഡെപ്യൂട്ടി മുഖ്യമന്ത്രിയും ഇപ്പോൾ വലിയ കമ്പനിയിലാണ്. അത് ഞാൻ സമ്മതിക്കുന്നു. കമ്പനി എന്നു പറഞ്ഞതിൽ ദുരുദ്ദേശമില്ല. പണം ധാരാളമുണ്ടെന്ന് പറയുന്നു. നമ്മുടെ റോഡുകളുടെ ഇന്നത്തെ അവസ്ഥ എന്താണ്? ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ജമ്പോളിന് പറക്കുന്നതുപോലെ ഗുരുവായൂർ പോകുന്നുണ്ടല്ലോ? ഗുരുവായൂരിലേക്ക് പോകുന്ന റോഡിന്റെ സ്ഥിതിയെന്താണ്? ഒരു ഗർഭിണിയായ സ്ത്രീയെ കാറിൽ കയറ്റി ഗുരുവായൂർക്ക് കൊണ്ടുപോയാൽ മതി ആശുപത്രിയിൽ എത്തുന്നതിന് മുൻപ് പ്രസവിക്കും. അതുപോലെതന്നെ എറണാകുളം 'മാതൃഭൂമി' ആഫീസിന്റെ മുമ്പിലുള്ള റോഡിന്റെയും അവസ്ഥ ഇതുതന്നെയാണ്. അതുവഴി കാറിൽ കൊണ്ടുപോയാൽ മതി അപ്പോൾ പ്രസവിക്കും. ഡോക്ടറെ കാണുകയും പേണ്ട. പ്രസവിക്കാറായ സ്ത്രീകളെ ഇങ്ങനെ കൊണ്ടുപോയാൽ ഭർത്താക്കന്മാർക്ക് ലാഭമാകും. നമ്മുടെ റോഡുകളുടെ ദുരവസ്ഥയെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞറിയിക്കാൻ ആയിരം നാലുള്ള അനന്തനുപോലും കഴിയുകയില്ല. എൽ.ഐ.സി. യിലൊക്കെ ധാരാളം പണം കെട്ടിക്കിടപ്പുണ്ടല്ലോ? ആളുകളുടെ മരണനിരക്ക് ഇപ്പോൾ കുറഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. എൽ.ഐ.സി. യിൽ നിന്നും വാട്ടർ അതോറിറ്റിയൊക്കെ പണം കടമെടുക്കുന്നതുപോലെ കുറെ പണം കടമെടുത്ത് പാലങ്ങളും റോഡുകളും പണിയുന്നതുകൊണ്ട് ഒരു അപകടവും ഉണ്ടാകാൻ പോകുന്നില്ല. ഇപ്പോൾ ധാരാളം പണമുണ്ടെന്ന് ശ്രീ. തച്ചടി പ്രഭാകർ തന്നെ സമ്മതിക്കുന്നു. ഒറ്റപ്പാലം മായനൂർ ഒരു ക്രോസ് വേ വേണമെന്ന കാര്യം

ഞാൻ ഇവിടെ വന്നകാലം മുതൽ പറയുകയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട ഡെപ്യൂട്ടി മുഖ്യമന്ത്രിക്ക് അതിൽ താല്പര്യമുണ്ട്. എവിടെ നിന്നെങ്കിലും കടമെടുത്ത് ഏങ്ങനെയെങ്കിലും അങ്ങയുടെ കൈകൊണ്ട് അവിടെ ഒരു കല്പിടണമെന്നാണ് എന്റെ പ്രാർത്ഥന.

ശ്രീ. ഇ. പത്മനാഭൻ : ഒറ്റപ്പാലം മുതൽ ക്രോസ് വേ ഉണ്ടാക്കി ടോൾ പിരിച്ചാലും വേണ്ടില്ല. ക്രോസ് വേ ഉണ്ടാക്കണമെന്നാണോ അങ്ങ് പറയുന്നത്?

ശ്രീ. വി.സി. കബീർ : മനുഷ്യന്റെ ആവശ്യങ്ങളല്ലേ, കാശു കൊടുത്താലും നടക്കട്ടെ എന്നാണ്. ആഗ്രഹങ്ങൾ പൂർത്തിയാകട്ടെ, അതിനുവേണ്ടിയാണ്. അതുകൊണ്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട ഡെപ്യൂട്ടി ചീഫ് മിനിസ്ട്രറോട് എനിക്കുദ്യർത്ഥിക്കുവാനുള്ളത് നല്ല റോഡുകൾ ഉണ്ടാക്കുന്നതിനും പാലങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കുന്നതിനും എവിടെ നിന്നെങ്കിലും പണം സംഘടിപ്പിച്ച് കാര്യങ്ങൾ വേഗം ചെയ്യാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നാണ്.

ഉപമുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. അയ്യപ്പൻ) : സർ, ഇവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ശ്രീ. തങ്കപ്പനാണ് ആദ്യമായി ഇതിന്റെ ചില വകുപ്പുകളെ സംബന്ധിച്ച് എതിരായി അഭിപ്രായം പറഞ്ഞത്. സ്വകാര്യ വ്യക്തികൾക്കോ കമ്പനികൾക്കോ പാലം പണി ഏൽപ്പിക്കാൻ പോകുന്നു എന്നുള്ള ഒരു നിലയിലാണ് അദ്ദേഹം ഇവിടെ സംസാരിച്ചത്. അദ്ദേഹം ഈ ബിൽ വായിച്ചു നോക്കിയിട്ടില്ലെന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. ഇതിൽ കമ്പനിയെ കുറിച്ച് പറയുന്നത്, "....." "company" means a company in which not less than fiftyone per cent of the paid up share capital is held by the Government of Kerala or jointly by the Central Government and the Government of Kerala and includes a company which is a subsidiary of any such company" എന്നാണ്. അതുപോലെ കോർപ്പറേഷനെ കുറിച്ചു പറയുന്നത്, "....." "Corporation" means a corporation established or constituted by or under a Central or State Act and owned or controlled by the Government of Kerala; ", എന്നാണ്. ഇത് സ്വകാര്യ കമ്പനിയാണെങ്കിൽ ഈ സ്വകാര്യ കമ്പനികളെ ഏൽപ്പിക്കാൻ തന്നെയാണ് ഗവൺമെന്റ് തീരുമാനിച്ചിരിക്കുന്നത്. റോഡിന്റെ കാര്യമെല്ലാം ഇവിടെ പറഞ്ഞു. അതൊന്നും ഇവിടെ പ്രസക്തമല്ലെങ്കിലും എം. എൽ. എ. റോഡുകളുടെ കാര്യമാണ് ഇവിടെ ആദ്യം പറഞ്ഞത്. എം. എൽ. എ. റോഡുകളോട് വിവേചനം കാണിക്കുന്നു എന്നുള്ള കാര്യം ഇവിടെ ഇന്നു മാത്രമല്ല ഇതിനു മുമ്പും വന്നിട്ടുണ്ട്. അതിനെല്ലാം മറുപടിയും തന്നിട്ടുണ്ട്. എം. എൽ. എ. മാർക്ക് താൽപ്പര്യമില്ലാത്ത സ്ഥലങ്ങളിൽ റോഡ് പണി നടക്കുന്നില്ലെന്നതിൽ കവിഞ്ഞ് താൽപ്പര്യമുള്ള എം. എൽ. എ. മാർക്കു റോഡുകൾ എല്ലാം പണി നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയും ചിലതെല്ലാം പൂർത്തിയാക്കിത്തീർത്തിട്ടുണ്ട്.

പ്രായോഗികമായ ചില തടസ്സങ്ങൾ ഉണ്ടെങ്കിൽ അത് മാത്രമല്ലാതെ മറ്റൊരു യതൊരു തടസ്സവും M. L. A. റോഡുകൾക്കില്ല. ചില റോഡുകളിൽക്കൂടി യാത്ര ചെയ്താൽ ഗർഭിണികൾ പ്രസവിക്കുമെന്ന് ശ്രീ. വി.സി. കബീർ ഇവിടെ പറഞ്ഞു. പഴയ പൊതുമരാമത്തു റോഡുകളെ സംബന്ധിച്ചാണ് അദ്ദേഹം ഇപ്പോൾ പറഞ്ഞത്. എന്നാൽ സ്ത്രീകൾ ഇപ്പോൾ പഞ്ചായത്ത് റോഡുകളിൽക്കൂടി പോയിട്ട് പ്രസവിച്ചിട്ടുണ്ടാകുമെന്നതിൽ കവിഞ്ഞ് പൊതുമരാമത്തു വകുപ്പിലെ റോഡുകളിൽക്കൂടി പോയാൽ പ്രസവിക്കുകയില്ല.

ഇവിടെ ശ്രീ. എ. വി. താമരക്കുട്ടൻ പറഞ്ഞു, ഇത് അപ്രായോഗികമാണ്, നിയമവിരുദ്ധമാണ് എന്ന്. പ്രായോഗികമാണെന്നുള്ള അടിസ്ഥാനത്തിൽത്തന്നെയാണ് 1983-ൽ ടോൾ കളക്ഷൻ ജോലി തുടങ്ങിയത്. അദ്ദേഹം 350 ഓ മറ്റോ പാലങ്ങളിൽ നിന്ന് ടോൾ പിരിക്കുന്നു എന്നു പറഞ്ഞു. അത് ശരിയല്ല നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ പാലങ്ങളിൽ നിന്നു 1,29,62,651 രൂപയുടെ ടോൾ കളക്ഷൻ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേയുടെ പാലങ്ങളിൽ നിന്ന് 5,30,899 രൂപയുടെ കളക്ഷനെ ആയിട്ടുള്ളൂ. അതിനു കാരണം പല പാലങ്ങളും വളരെ അടുത്ത കാലത്താണ് ഉൽപ്പാദനം ചെയ്തതും ടോൾ കളക്ഷൻ ഏർപ്പെടുത്തിയതും. അതുകൊണ്ട് ഇവിടെ പ്രായോഗികമായി യാതൊരു ബുദ്ധിമുട്ടുകളും ഇല്ല. കളക്ഷൻ ശരിക്കു നടക്കുന്നുണ്ട്. നിയമവിരുദ്ധമായി അദ്ദേഹം പറഞ്ഞത്, 1976-ൽ തുറന്ന പാലങ്ങളിലെല്ലാം മുൻകാല പ്രാബല്യത്തോടു കൂടി ടോൾ കളക്ട് ചെയ്യുന്നു എന്നാണ്. അത് ശരിയല്ല. ഇത് പ്രായോഗിക മല്ലാത്തതുകൊണ്ട് തന്നെ അത് 22-7-1983 മുതൽ മാത്രമേ പ്രാബല്യത്തിൽ വന്നിട്ടുള്ളൂ. അതിനുശേഷം തുറക്കുന്ന പാലങ്ങൾക്കു മാത്രമേ ഈ ടോൾ ബാധകമാകുന്നുള്ളൂ. അതുകൊണ്ട് ഇത് നിയമവിരുദ്ധവുമല്ല അപ്രായോഗികവുമല്ല. അതുകൊണ്ട് ഈ ബിൽ സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിയ്ക്ക് അയയ്ക്കണമെന്ന് ഞാൻ ആവശ്യപ്പെടുന്നു.

ശ്രീ. വി.ജെ. തങ്കപ്പൻ അവതരിപ്പിച്ച നിരാകരണ പ്രമേയം സഭ വോട്ടിനിട്ട് നിരാകരിച്ചു.

ശ്രീ. എം. വി. മാണി അവതരിപ്പിച്ച ഭേദഗതി സഭയുടെ അനുമതിയോടു കൂടി പിൻവലിച്ചു.

ശ്രീ. വി. സി. കബീർ അവതരിപ്പിച്ച ഭേദഗതി സഭ വോട്ടിനിട്ട് നിരാകരിച്ചു.

1986-ലെ കേരള ടോൾ (ഭേദഗതി) ബിൽ പൊതുജനങ്ങളും ഗതാഗതവും വാർത്താവിനിമയവും സംബന്ധിച്ച അഞ്ചാം നമ്പർ സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിയ്ക്ക് അയയ്ക്കണമെന്ന പ്രമേയം സഭ വോട്ടിനിട്ട് അംഗീകരിച്ചു.

ബിൽ 5-ാം നമ്പർ സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിയ്ക്ക് അയച്ചു.

VI 58-ാം ചട്ടപ്രകാരമുള്ള ചർച്ച

നാണുവിളകളുടെ വിലയിടവ്

ശ്രീ. സിറിയക് ജോൺ : സർ, “കൊപ്ര, വെളിച്ചെണ്ണ, റബ്ബർ തുടങ്ങിയ ഉൽപ്പന്നങ്ങൾ ഇറക്കുമതി ചെയ്തതുമൂലം പ്രസ്തുത ഉൽപ്പന്നങ്ങളുടെ വില ഗണ്യമായി കുറയുകയും ക്ഷയിക്കാറുണ്ടെന്ന് ജീവിതം കൂടുതൽ ക്ലേശകരമാവുകയും ഇത് സംസ്ഥാനത്തിന്റെ സമ്പദ്ഘടനയെത്തന്നെ വളരെ പ്രതികൂലമായി ബാധിക്കുകയും ചെയ്തിരിക്കുന്നു” എന്ന പ്രമേയം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

സർ, കേരളത്തിന് കൂത്തക അവകാശപ്പെടാവുന്ന രണ്ടു വാണിജ്യവിളകളാണ് റബ്ബറും നാളികേരവും. തെങ്ങുകൃഷി നമ്മുടെ കേരളത്തിൽ 6,58,540 ഹെക്ടറിൽ ഉണ്ട്. പക്ഷേ 25 ലക്ഷം ഹോൾഡിങ്ങ്സ് ആണ്. റബ്ബർ കൃഷി 290,000 ഹെക്ടറിൽ ഉണ്ട്. രണ്ടര ലക്ഷം ഹോൾഡിങ്ങ്സ് ആണ്. 1972-ൽ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഏതാണ്ട് 400 കോടി നാളികേരം